



Cahiers de la Méditerranée

64 | 2002

Les enjeux de la métropolisation en Méditerranée

La situation des villes du littoral méditerranéen français dans le contexte de l'économie monde

Georges Roques



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/81>

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2002

Pagination : 297-309

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Georges Roques, « La situation des villes du littoral méditerranéen français dans le contexte de l'économie monde », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 64 | 2002, mis en ligne le 15 juin 2004, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/81>

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© Tous droits réservés

La situation des villes du littoral méditerranéen français dans le contexte de l'économie monde

Georges Roques

«Entre une géo-économie qui se tisse en réseau à l'échelle planétaire et une géopolitique qui sacralise le principe territorial, le contraste s'accentue et ne va cesser de croître»

Pierre Veltz

- 1 La Méditerranée est de toute éternité parcourue par les flux des hommes, des biens matériels nécessaires à leur survie et à leur développement. Historiquement, les émetteurs ont changé, avec un tropisme qui va d'est en ouest, puis du nord au sud, peut-être aujourd'hui en voie d'inversion. Pour les géographes arabes du X au XIII siècle (Mas'ad, *Le livre de l'avertissement et de la révision*), nous évoquons ces régions du nord où vivent :
 "les hommes qui appartiennent aux tribus des Gog et Magog. Ils relèvent du sixième climat et comptent parmi les bêtes".
- 2 Si l'on veut bien regarder ce qu'il en est en cette fin de millénaire, il faut bien constater que si la globalisation accentue le volume des échanges, il n'est pas certain que cela se traduise par une plus grande justice économique et politique, et par l'atténuation des inégalités socio-spatiales. Nous laisserons de côté les réflexions sur les effets de la théorie de l'équilibre spatial et de celle des termes inégaux de l'échange pour nous centrer plus simplement sur une réflexion générale basée sur les mutations des situations non pas des Etats-nations, mais des grands ensembles urbains en voie de métropolitain, sur les éventuelles rétroactions de processus parfois contradictoires.
- 3 L'hypothèse de départ consiste à penser que les mutations les plus récentes des grands ensembles économiques et géopolitiques méditerranéens et plus encore de ceux qui les encadrent valorisent la situation spatiale de certains espaces plus que d'autres.

- 4 On peut imaginer qu'il s'agit plutôt des lieux où se trouvent les nœuds des échanges, donc les villes, les réseaux, tout ceci pouvant prendre la forme de réseaux métropolitains. A cet égard, l'ensemble méditerranéen français paraît idéalement placé pour être un des carrefours du monde. Ce sera notre deuxième hypothèse. On peut immédiatement se demander si les villes de cet espace tirent, ont su ou sauront tirer parti de ces conditions favorables, en d'autres termes si la globalisation des échanges trouve ici un terrain favorable à la métropolisation. Si oui, pour quels réseaux, avec quelle intensité et pour quels territoires ?
- 5 La triple culture de l'ensemble méditerranéen en a été maintes fois soulignée, et le concept de carrefour mis en avant. Il n'est pas utile d'insister ici. Par contre, c'est la force économique des flux qui s'y croisent et des ensembles qui s'y chevauchent qu'il faut regarder de plus près, parce qu'elle est la trame de la future organisation des espaces.
- 6 A quelles échelles devons-nous travailler ? Nous prendrons le parti de considérer le bassin méditerranéen non seulement comme un ensemble en soi, même s'il a longtemps fonctionné ainsi, mais aussi comme un interface complexe entre des grands ensembles encadrants qui échangent à travers lui, en quelque sorte, comme une périphérie centrale de domaines aux échanges multiples et croisés, sans négliger les flux internes. On peut y voir en première analyse deux gradients simplistes, l'un qui concerne très directement la France, le gradient nord/sud, un autre moins intense ici, le gradient est/ouest et deux ensembles, la Méditerranée orientale et la Méditerranée occidentale.
- 7 Avec un seul critère d'analyse qui est celui de l'intensité des échanges aériens de la compagnie française (**Carte 1 : Proximités et métropoles**), la situation qui apparaît est bien celle d'une marge sud de l'Europe dans son ensemble, et pas seulement de l'Union Européenne, très bien desservie. La dissymétrie est ici clairement entre le nord de la Méditerranée, très maillé de l'Espagne au Moyen-Orient et le sud, peu desservi. Il y a un vide relatif peu souvent souligné d'avec l'ex AOF, mieux desservie.
- 8 Si l'on veut bien examiner maintenant l'intensité des échanges globaux, trois faisceaux se dégagent clairement. Le plus important concerne les relations entre la Méditerranée et l'Europe du nord (**Carte 2 : L'interface**), puis ce qui se passe par le Bosphore et Istanbul vers la Mer Noire et au delà, enfin ce qui transite par Suez. D'une manière un peu cursive, on peut estimer que nous avons à faire à trois niveaux.
- 9 Les espaces privilégiés, ce sont le nord de la Méditerranée occidentale, puis le nord de la Méditerranée orientale, lesquels, rappelons-le, sont les seuls ensembles qui disposent d'un hinterland tendu. L'ensemble des suds joue nettement moins le rôle de l'interface car les arrière-pays sont trop vides, donc faibles.
- 10 Si le pourtour méditerranéen est fortement urbanisé (Moriconi) ; il l'est très inégalement, tout comme l'est la densité et l'importance de la population, près et loin du rivage. La continuité de peuplement est très inégalement partagée. On opposera schématiquement les continuités européennes et asiatiques, par l'intermédiaire de la Turquie et du Moyen-Orient, aux discontinuités africaines. Et pourtant les villes y sont importantes et proches (sauf pour la Libye) mais à l'exception d'Alexandrie et du Caire, elles n'ont pas d'arrière-pays proche. Moriconi (Mappemonde 57-2000-01) montre bien que pour les espaces littoraux des 21 états qui ont une façade méditerranéenne, la distance moyenne entre les agglomérations de plus de 10 000 habitants est passée de 21,1 Km en 1950 à 14,2 Km en 1995 contre 23,4 et 18,7 pour les autres régions.

- 11 Les conditions topologiques sont favorables à l'accentuation des échanges, donc à l'affirmation des réseaux. La population concernée de ces agglomérations des Etats sur 17,5% de leur surface. Sur cet ensemble, les grandes villes progressent moins vite que leurs périphéries. Pour certaines, il s'agit d'une croissance moins forte que les autres agglomérations (Le Caire, Alger, Ankara, Alexandrie, Athènes), pour d'autres, en particulier celles de l'espace nord-ouest, il s'agit carrément d'un déclin. Marseille, Gênes, Milan, Rome, Barcelone et même Madrid sont dans ce cas. Ceci est compensé par la croissance périphérique de toutes ces villes, sauf Madrid, Gênes et Milan.
- 12 Si nous changeons d'échelle et regardons la façon dont les rivages de la rive nord de la Méditerranée occidentale sont articulés avec leur arrière-pays, ainsi que le montre bien les remarquables cartes d'Hervé Le Bras, on voit que l'avantage de la continuité va nettement au rivage français, plus particulièrement à Marseille, qui grâce au célèbre couloir Rhin/Rhône, est très bien reliée à l'Europe active en contournant ce qui reste malgré tout une gêne aux échanges, les Alpes entre est et ouest.
- 13 A cette échelle des suds européens (**Carte 3 : une double dissymétrie**) ; l'arc méditerranéen en est non seulement la région urbaine la plus tendue et la plus continue, mais aussi la plus urbanisée de Méditerranée. Certes, il n'y a pas de ville aussi importante que Le Caire, mais les villes millionnaires y sont nombreuses et proches.
- 14 Pourtant, le littoral français apparaît en creux pour l'importance des grandes villes (**carte 4 : un vide dans l'arc**), non seulement par rapport au littoral (que pèsent Marseille et a fortiori Montpellier face à Barcelone ?) mais aussi face à Lyon pour l'est et Toulouse pour l'ouest. Ce qui est original, c'est qu'ici, si la grande ville Marseille, fut en déclin et semble aujourd'hui en progrès, les villes moyennes, Montpellier, Toulon et Nice croissent. Ce sont les périphéries de ces agglomérations qui sont en forte croissance. Le périurbain, le rurbain (concept dépassé par le processus de la métropolisation) se développent rapidement. Le sud méditerranéen français se caractérise donc par un déclin relatif de sa tête de réseau, ce qui le fait ressembler à l'ensemble des suds européens, sauf les suds extrêmes, Valence et Naples.
- 15 Les villes moyennes et petites croissent toutes, comme pour Valence et Naples, phénomène moins net pour Barcelone et Rome, carrément inverse pour Turin, Milan, Gênes en déclin net. Enfin, le sud français est le seul à bénéficier d'une continuité dynamique de son arrière-pays qui le relie au pôle économique majeur de cet espace, l'Europe. On ne sera donc pas surpris qu'un des scénaris du possible pourrait être de valoriser cette situation politique, spatiale, démographique et économique sur un vaste ensemble commandé par la complémentarité des têtes de réseau Rhône-Alpes, de PACA et du Languedoc-Roussillon.
- 16 Ceci peut surprendre, voire plus en France, tellement les particularismes locaux et les irrédentismes de la ville sont forts. Il suffit de rappeler les critiques faites au plan Pasqua, voici quelques années, et celles à venir pour les propositions Guigou (Aménager la France en 2020). Ceci pose cruellement la question cruciale de la gouvernance des territoires qui ne peut être que l'addition des égoïsmes locaux.
- 17 Un certain holisme devra s'imposer, sous peine de voir quelques opportunités disparaître. Ce que l'on peut regretter à cet égard c'est que nombre de géographes mettent leur label scientifique et universitaire au service de politiques égoïstes parce qu'à courte vue. Il suffit pour cela de se souvenir de quelques slogans : "La surdouée" par exemple pour Montpellier, "Marseille centre du monde" pour voir ce que donne le mélange des genres.

- 18 Sa situation au sud de l'Europe, première puissance commerciale du monde, lui confère un statut particulièrement intéressant qu'il nous faut dire à grands traits. La situation de contacts privilégiés avec l'Afrique, et plus anciennement l'Asie, a été maintes fois soulignée. La place perdue pour les échanges au travers du canal de Suez a beaucoup fait pour le déclin des relations économiques, à cause des nouveaux modes de transports et d'une situation sociale et politique longtemps dissuasive du port de Marseille.
- 19 Par contre, la rente de situation des suds européens s'accentue. Nous sommes ici (**Carte 5 : Un creux au centre d'un arc en marge**) et maintenant non seulement sur la tombe occidentale de la dorsale européenne (une bonne partie passant de plus en plus par l'Italie, et plus récemment par Lyon), mais sur un faisceau bientôt planétaire qui va aujourd'hui des Highlands écossais à Barcelone par des tunnels (autoroute et TGV), demain, par le tunnel de Gibraltar, jusqu'à l'Afrique. L'interface rebattu se double d'un puissant faisceau planétaire, qui pourrait appeler de forts développements, si les irrédentismes locaux s'atténuent.
- 20 Ceci nous permet de situer le littoral français comme étant un lieu remarquablement bien placé, fortement urbanisé, dont la ville principale, Marseille, est en déclin démographique, mais sans doute en réveil économique. La vraie question consiste à savoir si dans cette conjoncture spatiale favorable, les villes du littoral méditerranéen français sont aptes à se donner une organisation qui leur permettrait de valoriser des atouts qui ont besoin de structures fortes, lesquelles actuellement ne peuvent être que dans un processus fort d'une véritable métropolisation.
- 21 La concurrence (**Carte 5 : Un vide dans l'arc**) des villes proches espagnoles (Barcelone et surtout Valence), italiennes (Milan, Turin et Gênes par proximité, Rome et Naples en fonction de leur situation), -si les euro-régions ne jouent pas leur rôle fédérateur des énergies transnationales-, risque de marginaliser un espace pourtant central et idéalement placé tant au plan spatial qu'au plan géopolitique, au cœur même de faisceaux lourds d'enjeux et d'espoir.
- 22 Il manque incontestablement une véritable tête de réseau, une métropole au sens plein du terme. Les antagonismes locaux, l'incapacité des acteurs locaux et nationaux à privilégier les réseaux ne laissent guère en espérer l'émergence. La carte prospective de la DATAR pour l'an 2020 est à cet égard dramatiquement significative d'un nombrilisme étroit qui ne se réduit décidément pas. Deux exemples : Barcelone y apparaît de moindre taille que Clermont-Ferrand, et Lille y est l'égale de Londres.
- 23 Peut-on imaginer quelques scénaris ? Marseille devrait assurer ce leadership pour une population qui de Béziers à Toulon, devrait compter cinq millions d'habitants en 2020. En est-elle capable, sachant que ni Toulon ni Montpellier n'y sont prêts ? Si l'on essaie d'être un peu moins hexagonal, on pourrait penser à deux métropoles, Barcelone pour l'ouest, Rome et Naples pour l'est, le littoral français se rattachant alors à l'une ou à l'autre de ces métropoles. Enfin, mais les rivalités stériles littoral-intérieur s'y opposeront de toutes leurs forces, pourquoi ne pas se donner une taille vraiment européenne à un ensemble centré sur la Courly, Lyon tant bien relié à l'Europe et à la Méditerranée, ensemble que l'on pourrait nommer "*le grand delta*".
- 24 Ceci impliquerait que les responsables économiques et politiques sachent prendre de la hauteur par rapport aux cadres locaux, voire régionaux. Les enjeux de l'ordre du monde en général, des improbabilités du bassin méditerranéen en particulier, dépassent largement les ambitions étroites à cette échelle et les égoïsmes d'espaces locaux ou

régionaux qui se pensent, se croient et se voient constamment comme centres du monde. Il serait optimiste de penser que la maturité des acteurs français à propos d'enjeux géopolitiques de cette dimension dépasse les querelles locales et les rendent aptes à prendre conscience de ces enjeux cruciaux et immédiats.

BIBLIOGRAPHIE

LE BRAS Hervé : *Le peuplement de l'Europe*. La Documentation française, Paris DATAR 1996

VELTZ Pierre : *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*, Paris, PUF, 1987

VIART Jean : *Le Nouvel Observateur*, octobre 1996

AMENAGER la FRANCE en 2020. *Mettre les territoires en mouvement*, Paris, La Documentation française, DATAR 2000

MORICONI François, DINARD Frédéric : « L'urbanisation du littoral méditerranéen », *Revue Mappemonde*, n° 57- 2000

MORICONI François : *L'Urbanisation du monde depuis 1950*, Paris, Anthropos, 1993

RÉSUMÉS

Longtemps central, le Sud français semble favorable à la métropolisation. Avec les glissements géopolitiques en cours, comment métropolisation et principe territorial des états-nations se combinent-ils ?

La Méditerranée française est vide par rapport à ses proximités maritimes. Les particularismes forts produisent de forts irrédentismes des villes. Pourtant, les enjeux et turbulences du monde, leur résonance locale et régionale dépassent largement les ambitions étroites et égoïsmes d'acteurs locaux, voire régionaux qui se pensent, se croient et se disent au centre du monde.

Qui assurera le leadership de cette interface majeur : Marseille pour les 5 millions d'hommes et de femmes entre Toulon et Béziers en 2020, ou Lyon à la tête de la Courly et du grand delta ?

Central for a longtime, the south of France seems to be favorable to metropolisation. With the geopolitical shifts being processed, how metropolisation and territorial principal can combine together ?

The French Méditerranée is empty in relation to its costalisme proximités. Strong particularism produces (generates ?) strong oppositions between towns. Thow, stakes and turbulences in the world, their local or régional echo widely exceeds (overlays) the narrow ambitions and egoism of local or regional actors who think, believe and say the universe revolves around them, who will hold the leaderships of this major interface ? Marseille for the 5 millions of men and women between Toulon and Béziers in 2020, or Lyon at the head of the Courly and of the great delta.

INDEX

Mots-clés : Méditerranée, Europe, métropolitain, réseau, territoire

AUTEUR

GEORGES ROQUES

IUFM - Université de Montpellier III